



Tallinnan tunneli on tahdon asia

KOVA TAHTO VIE VAIKKA LÄPI HARMAAN KIVEN, MUISTUTTAA VANHA KANSANVIISAUS. SE ON MYÖS YRITTÄJÄ PETER VESTERBACKAN OHJENUORANA JÄTTIMÄISESSÄ HELSINKI-TALLINNA -TUNNELIHANKKEESSA. JOS YHTEISTÄ TAHTOA LÖYTYY JA TÖIHIN PÄÄSTÄÄN ENSI VUONNA, VOISI KOKO SUOMEA HYÖDYTTÄVÄ RATAYHTEYS AVAUTUA 2024–2025.

TEKSTIT TIMO SORMUNEN KUVAT MEERI UTTI

Moni hanke ja projekti on painunut pandemian aikana pakkaseen, jätetty säästöliekille tai haudattu lopullisesti. Kovin kuhina on hetkeksi laantunut myös yrittäjä Peter Vesterbackan vetämän Finest Bay Area Developmentin Tallinnan tunnelihankkeen ympäriltä.

Se ei kuitenkaan tarkoita, että jättimäinen projekti olisi jäädytetty tai jätetty odottamaan parempia aikoja. Suunnittelutyö jatkuu ja parhaillaan hankkeesta tehdään ympäristövaikutusten arviointia myös Viron puolella.

Vaikka matkan varrella on riittänyt vastatuulta ja kovaakin kritiikkiä muun muassa hankkeen kiinalaiskumppaneista, on Vesterbackan oma usko hankkeen potentiaaliin ja nopeaan rakennusaikatauluun vain vahvistunut.

Yksi tärkeä merkkipaalu ohitettiin hänen mukaansa alkukesällä, kun Viro ja Suomi sitoutuivat yhteistyöhön tunnelihankkeen edistämiseksi. Aiesopimuksen myötä projektille voidaan hakea EU:n TEN-T-rahoitusta ja tätä naapurusten yhteisymmärrystä odottivat kuumeisesti myös monet yksityiset rahoittajat.

”Nyt molemmat maat suhtautuvat hankkeeseen

positiivisesti. Lisäksi tunneli, Saarenmaan silta ja Rail Baltica ovat mukana myös Viron hallituksen infraohjelmassa”, Vesterbacka iloitsee.

Yksityinen projekti ainoa realistinen vaihtoehto

Nopeisiin liikkeisiin tottunutta liikemiestä liki kaksi vuotta ja selvästi odotettua kauemmin kestänyt aiesopimusprosessi on ehtinyt myös tuskastuttaa. Toki matkan varrelle on osunut myös yllättäviä käännteitä, kuten hallitusten vaihdoksia.

”Yhtä hidasta ja epämääräistä näyttää olevan muidenkin isojen julkisten raidehankkeiden, kuten Suomi-radan ja tunnin junan suunnittelu. Jos tunneli halutaan toteuttaa jossain järjestetyn aikataulussa ja budjetissa, on se tehtävä yritysvetoisesti. Julkisilta toimijoilta tällaiset projektit eivät välttämättä onnistu kovin hyvin, kuten vaikkapa Länsimetrossa ja Rail Balticassa on nähty”, hän tiivistää.

Valtiovetoisena ja osin EU-rahoitukseen tukeutuvana tunnelia saataisiin kuulemma odotella seuraaville vuosikymmenille – pelkkään »



KUKA: Peter Vesterbacka

Helsinki-Tallinna -tunnelihanketta toteuttavan Finest Bay Area Developmentin vetäjä sekä Finest Future Oy:n hallituksen pj. F-Liigan hallituksen jäsen. Ikä 53.

KOULUTUS: Kauppatieteiden yo, kauppatieteiden kunniatohtori Åbo Akademi

HARRASTUKSET: Salibandy, kävely

PERHE: Vaimo ja kaksi lasta

suunnitteluunkin on sanottu kuluvaan aikaa liki kymmenen vuotta. Valtioitakin toki tarvitaan mukaan muun muassa lupa-asioihin ja sääntelyyn.

”Suomi ja Viro ovat kuitenkin sanoneet suoraan, ettei niillä ole tähän julkisia varoja. Hankkeen toteuttamista ne eivät kuitenkaan ole kieltäneet, sillä kyse on ollut vain yksittäisten ministerien ja virkamiesten, ei valtioiden virallisista mielipiteistä. Mitään toista kilpailevaa tunnelihanketta ei tällä hetkellä ole edes olemassa”, Vesterbacka muistuttaa.

Tunnelit valmiiksi kahdessa vuodessa

Sopimusviivästysten myötä hankkeen alkuperäiset aikataulut alkavat käydä jo kireiksi, mutta Vesterbacka on silti optimisti. Teknisesti tunneli on mahdollista kaivaa valmiiksi parissa vuodessa.

”Jos töihin päästäisiin ensi vuonna, oltaisiin yhä alkuperäisessä aikataulussa eli junayhteys avautuisi vuoden 2024 lopulla tai viimeistään jouluna 2025”, neitsytmatkalle liput jo varannut Vesterbacka ynnäilee.

Hankkeen tiukalle aikataululle onkin selvä syy: jokainen viivästysvuosi tarkoittaa noin miljardin euron lovea tunnelille lasketuissa tuotoissa.

”Ei meillä ole kiire, mutta haluamme päästä liikkeelle ja edetä nopeasti.”

Moni on pitänyt rakennusaikatauluja epärealistisina, mutta Vesterbacka muistuttaa niiden perustuvan asiantuntijayritysten laskelmiin. Lisäksi töitä tehdään riittävällä kalustolla ja samaan aikaan useassa eri kohdassa.

Louhintatyöt alkaisivat Helsinki-Vantaan lentokentältä ja Espoosta Otaniemen-Keilaniemen alueelta. Työläin osuus odottaisi Viron ranni-

kolla. Toteutuessaan rakennushanke tarjoaa tuhansille käsipareille molemmissa maissa.

Tarjolla suora väylä vientimarkkinoille

Kriitikot sanovat vähintään 15 miljardia mak-savan Helsinki-Tallinna -tunnelin palvelevan lä-hinnä pääkaupunkiseutua sekä turismia ja työ-matkapendelöintiä, taittuuhan kaupunkien väli parhaimmillaan alle puolessa tunnissa. Hanke-laskelmien mukaan 85 prosenttia kapasiteetis-ta olisi henkilöliikennettä ja loput rahtia.

Vesterbacka kuitenkin muistuttaa, että kyse on paljon isommasta kokonaisuudesta. Tunne-lin myötä Tallinnasta ja Helsingistä rakentuu Kööpenhaminan ja Malmön kaltainen talous- ja työssäkäyntialue. Samalla myös koko muu Suomi, sen elinkeinoelämä ja yritykset saavat Rail Baltican kautta kiinteän, nopean ja varman yhteyden Euroopan markkinoille.

”Koronapandemia herätti entistä useamman suomalaisen siihen faktaan, että olemme todellakin saari, jonka arki, tavaraliikenne ja huoltovarmuus ovat lopulta laiva- ja lentoliikenteen varassa. Tässä mielessä pandemia on ollut hankkeelle vain eduksi”, Vesterbacka huomauttaa.

Rahtia saadaan entistä enemmän laivoista ja rekoista suoraan raiteille. Sen myötä tavarat kulkevat vientimarkkinoille selvästi aiempaa nopeammin ja vähemmällä päästöillä kuin laiva- ja maantiereiteillä.

”Käytännössä kuljetusajat puolittuvat nykyisestä, kustannukset pienenevät ja toimitusvarmuus paranee, mikä kohentaa myös suomalaisyritysten kilpailukykyä. Eli kyllä junissa kulkee paljon muutakin kuin vain matkalaukuja ja olutlaatikoita. Kyse on lopulta siitä, mitä tulevaisuudelta halutaan”, hän muistuttaa.